

Teneur en soufre des combustibles marins

2002/0259(COD) - 15/07/2011 - Document de suivi

La présente communication fait état des progrès accomplis au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI) depuis l'adoption de la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

La communication :

- explique la logique de la [proposition de révision de la directive 1999/32/CE](#) consistant à aligner la législation pertinente de l'UE sur les dernières règles de l'OMI, c'est-à-dire la modification de 2008 de l'annexe VI de la convention MARPOL fixant de nouvelles normes pour réduire la teneur en soufre des combustibles en général, mais aussi des limites plus strictes dans les zones de contrôle des émissions de SOx ;
- présente une série de mesures d'accompagnement destinées à promouvoir et à faciliter la mise en conformité. Ces mesures incluent des méthodes équivalentes, qui permettent au secteur du transport maritime de se mettre en conformité d'une manière technologiquement neutre.

1) Progrès accomplis au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI) : la pollution due au transport maritime relève de l'annexe VI de la convention pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) régie par l'Organisation maritime internationale (OMI). Jusqu'en 2008, la convention autorisait l'utilisation de combustibles marins présentant une teneur en soufre maximale de 4,5% dans toutes les zones maritimes à l'exception de certaines zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES), au sein desquelles la teneur en soufre était limitée à 1,5%.

En réponse aux appels internationaux en faveur de nouvelles mesures de réduction des émissions du transport maritime, les membres de l'OMI ont adopté une révision substantielle de l'annexe VI de la convention MARPOL à la fin de l'année 2008. Cette révision préconise une réduction progressive de la teneur en soufre des combustibles qui ne devrait plus dépasser 0,50% à partir de 2020 dans toutes les zones maritimes, et 0,10% dans les ZCES à compter de janvier 2015.

Les nouvelles dispositions adoptées en 2008 devraient entraîner une diminution des émissions de SO₂ du transport maritime de plus de 90% dans les ZCES, et de plus de 75% dans les autres zones maritimes de l'UE. De la même manière, les émissions de particules (PM_{2,5}) devraient diminuer de plus de 60% dans les ZCES et de plus de 75% dans les autres zones maritimes.

Selon les estimations, les bénéfices associés de l'accord MARPOL de 2008 seraient compris dans une fourchette allant de 15 à 34 milliards EUR par an au moins en 2020, du fait d'une amélioration de la santé et d'un recul de la mortalité dans l'UE. Le coût de la mise en œuvre de la révision est compris entre 2,6 et 11 milliards EUR.

2) Révision de la directive 1999/32/CE: à la suite de la modification de l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI, décidée à la fin de l'année 2008, il est proposé **d'aligner totalement la directive 1999/32/CE sur les nouvelles dispositions de l'OMI** concernant la teneur en soufre des combustibles. Il s'agit notamment d'intégrer les normes plus strictes en matière de teneur en soufre qui s'appliquent dans les ZCES et dans les autres zones maritimes et d'adapter les règles de l'UE aux dispositions de l'OMI relatives aux autres méthodes de mise en conformité. Ces méthodes équivalentes ou de substitution :

- permettront aux exploitants de choisir la solution la plus adaptée, par exemple l'utilisation de systèmes d'épuration des gaz d'échappement ou de combustibles de substitution tels que le GNL,

- pour autant qu'ils en tirent les mêmes avantages, sur le plan de la réduction des émissions, que s'ils utilisaient des combustibles marins à faible teneur en soufre ;
- favoriseront l'innovation dans le secteur des technologies vertes, en accord avec la stratégie de l'UE pour 2020, tout en permettant aux exploitants de navires de réduire de près de 90% leurs coûts de mise en conformité.

Par ailleurs, la Commission propose **des règles plus strictes pour les navires à passagers opérant en dehors des ZCES**, afin de maintenir le lien entre les normes plus strictes pour les combustibles au sein des ZCES (actuellement, la teneur maximale en soufre autorisée des combustibles marins est de 1,5% et elle passera à 0,1% à partir de 2015) et celles applicables aux navires à passagers qui assurent des services réguliers en dehors des ZCES (actuellement 1,5%). Toutefois, l'introduction de la norme plus stricte pour les combustibles utilisés par les navires à passagers serait retardée de 5 ans par rapport à la situation dans les ZCES afin d'éviter tout problème de disponibilité du combustible.

3) Mesures d'accompagnement : bien que les bénéfices associés à l'introduction de cette norme environnementale internationale soient considérables, le respect des nouvelles règles pose un certain nombre de problèmes pour les secteurs les plus directement concernés. À cet effet, un certain nombre de mesures d'accompagnement **à court terme** ont été envisagées :

- **le programme RTE-T (réseaux transeuropéens de transport)** continuera de soutenir les projets prometteurs, par exemple dans le domaine de l'environnement, tels que les projets de mise en œuvre, les études et les actions pilotes portant sur de nouvelles technologies, sur des infrastructures et des dispositifs innovants permettant de faciliter le déploiement du GNL ;
- **au titre du programme Marco Polo II**, la priorité va aux projets centrés sur la mise en œuvre et l'utilisation de technologies innovantes ou de pratiques d'exploitation qui réduisent considérablement les émissions des navires dans l'atmosphère, comme l'utilisation de combustibles à faible teneur en soufre ou de combustibles de substitution tels que le GNL, le recours aux techniques de réduction des émissions (dispositifs d'épuration) ou l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai ;
- **des investissements ciblés en recherche et développement et en innovation** dans les domaines de la réduction des émissions des navires et de l'efficacité énergétique pourraient être financés dans le cadre du mécanisme européen pour des transports propres (ECTF) ;
- **le recours à des capitaux provenant des États membres** est également envisageable pour soutenir des mesures telles que l'installation de dispositifs antipollution sur les navires ou la mise à niveau des moteurs marins avant l'entrée en vigueur des nouvelles normes, ou encore la mise en place d'infrastructures terrestres pour le traitement des résidus ou de stations de ravitaillement en GNL marin.

Pour ce qui est de l'élaboration de mesures d'accompagnement **à moyen et long termes**, la Commission européenne envisage un plan d'action à plusieurs niveaux, notamment sous la forme d'un «**dispositif pour un transport par voie d'eau durable**» qui aborderait, dans une perspective plus large et de manière intégrée, les problèmes environnementaux auxquels le secteur est confronté. Ces mesures seront mises en place après l'adoption du [livre blanc présentant la feuille de route pour un espace européen unique des transports](#), de la nouvelle politique relative au RTE-T et des lignes directrices résultant d'autres consultations des parties prenantes.

4) Prochaines étapes : la Commission a entrepris une première évaluation de mesures supplémentaires visant à réduire les émissions de SOx, de particules et de NOx, par exemple l'extension des ZCES et la création de nouvelles zones de contrôle des émissions de NOx (ZCEN). Les rapports coûts/avantages sont prometteurs, mais la Commission ne peut pas présenter de proposition formelle d'établissement de zones de contrôle des émissions supplémentaires. Par conséquent, la présente communication et la proposition législative se limitent aux zones de contrôle des émissions déjà établies et à la modification de 2008 de l'annexe VI de la convention MARPOL.

La Commission note toutefois avec satisfaction que certains États membres s'apprêtent à demander la désignation de ZCEN. La Commission collaborera avec ceux-ci et avec les autres États membres pour soutenir de telles mesures et d'autres mesures supplémentaires, le cas échéant, dans le cadre de [l'examen de la stratégie thématique de l'UE sur la pollution atmosphérique](#), qui doit être réalisé en 2013 au plus tard.